

y vijilarán la ejecucion de las obras dramáticas, á fin de que no se alteren los textos aprobados, ni se consientan palabras ó acciones que ofendan á la moral ni al decoro público. Para ello, habiéndose suprido en estos espectáculos la presidencia que ocupaba siempre uno de los palcos, al cual asistia el censor, cuyo beneficio ha refluído en favor de las empresas, tendrán estas la obligacion de remitir todos los dias de funcion á la Junta de censores un asiento de los de primera clase que hubiere en sus respectivos teatros.

Art. 12. Quedan derogadas todas las demas disposiciones que se hubiesen dictado hasta aqui para la censura moral y política de las producciones dramáticas á que se refiere este decreto, y no estuvieren conformes con las que por el mismo se establecen.

Dado en Palacio á veinte y cinco de Febrero de mil ochocientos cincuenta y dos.— Está rubricado de la Real mano.— El Ministro de la Gobernacion, Manuel Bertran de Lis.

(De la Crónica.)

De la Guia de forasteros para el corriente año de 1852 tomamos las siguientes noticias:

La orden del Toison de Oro tiene hoy cincuenta y un titulares. Los tres mas antiguos en ella son los Infantes D. Francisco y D. Carlos Luis de Borbon, soberano de Luca, y el duque de Wellington. De los cincuenta y un toisones, treinta pertenecen á soberanos ó príncipes.

Los caballeros grandes cruces de Carlos III son en número de doscientos ochenta. En el año último de 1851 se han concedido doce grandes cruces de esta orden: tres á extranjeros, que son lord Howden, el cardenal Lambruschini y el principe de Torlonia, y las demas á los Sres. Calderon Collantes, marques de Ayerve, marques del Maestrazgo, conde de San Julian, conde de Castellá, marques de Bedmar, vizconde de la Armeria, general Mendez Vigo y Donoso Cortés. Despues de impresa la Guia se han concedido algunas grandes cruces mas, con motivo del parto.

Doscientas treinta y tres son las damas nobles de Maria Luisa. Ocho han sido ó son reinas ó emperatrices. Las bandas concedidas el año último son en número de ocho, ademas de la de la Princesa de Asturias: la Infanta Amalia, la viuda de Enna, la baronesa de Beyens, la marquesa del Maestrazgo, la marquesa viuda de Cela, la princesa de Torlonia, la marquesa de San Saturnino y la señora de Parejo.

A fines del año próximo pasado habia cuatrocientas setenta y siete grandes cruces de Isabel la Católica. Con el natalicio de la heredera del Trono y las gracias que han sido su consecuencia, este número se habrá ya elevado á quinientas. En 1851 se han concedido treinta y siete á los Sres. Gispert, Ordoñez, Estebanez Calderon, Hysern, Gil y Zárate, Ortega, Golfanguer, Roncali, Alvarez, el de la estampilla, Huquet, Berardi, Andrea, Arzobispo de Mitelens, Soarez de Leal, Castro, Lopez Acevedo, Mesa, Manzano, Lemery, marques de Hijosa de Alava, Miquel y Polo, Varela y Limia, Gomez de Córdoba, Benjumea, Delabat y Rincon, Rodriguez de Cosio, Puente y Primo de Rivera, Arzobispo de Zaragoza, la Malta, conde Maffey, marques de Castañana, Suarez del Villar, Belarde, Rogier, ministro de Bélgica, Varona, Torrijos, Beramendi y Freyre, y Pomar y Marquez.

El Senado consta de doscientos cuarenta y nueve miembros que han sido, ya admitidos en su seno, y de cuarenta y dos mas, que elejidos Senadores no han prestado aun juramento.

Las maestranzas cuentan hoy los siguientes miembros:

La de Ronda, de la que es teniente de hermano mayor el Sr. Valdivia y Hornillo, 837 caballeros.

La de Sevilla, de la que es teniente de hermano mayor el marques de las Torres, 866.

La de Granada, de la que es teniente de hermano mayor el Sr. Díez de Rivera, 189.

La de Valencia, de la que es teniente de hermano mayor el marques de Villares, de 6.

La de Zaragoza, de la que es jefe y hermano mayor el Infante D. Francisco, como la Reina lo es de las damas, de 57. El duque de Montpensier figura en las cuatro primeras maestranzas.

La nobleza cuenta hoy los siguientes grandes de España de primera y segunda clase: duque de Abrantes, de Ahumada, de Alva, marques de Alcañices, duque de Híjar, de Medinaceli, duquesa de Fernan Nuñez, de Osuna, marques de Mulpica, duque de Bailen, conde de Altamira, duque de Castroterreno, marques de Paicinos, duque de Feria, de Granada, de Egas, duquesa de Medina de las Torres, conde de Oñate, duque de Noblejas, condesa de Montijo, duque de Riansares, de Rivas, de la Roca, de San Carlos, de San Fernando, de San Lorenzo, de San Lúcar la Mayor, de Santa Isabel de Sedavi, de Sessa,

de Solferino, de Sotomayor, condesa del Chinchon, de Tamames, de Tarazona, de Valencia, de la Victoria, de Villahermosa, de Uceda, de la Fernandina, de Zaragoza, de la Union de Cuba y de Frias, marques de Aguilar del Campo, de Albaida, de Ariza, de Benameji, de Bendaña, de Sistallo, de Camarasa, de Canete y Vallehermoso, de Castelar, de Castelmontayo, de Castellodorsius, del Duero, de Estepa y Valmediano, de Guadalcazar de Heredia, de Javalquinto, principe de Anglona, de la Sopilla, de Mancera, de Miraflores, de Mos, de Peñafior, de Puente Virjen, de Quintanar, de la Rambla, del Salar, de San Adrian, de San Felices, de San Juan de Piedrasaltas, de Santa Cruz de Madela, de Sotomayor, de Valparaiso, de Vellisca, de Villanueva del Duero, condesa de los Baños y de Teba, conde de Bornos, de Campo Alange, del Castillo, de Cervelon, de Santa Coloma, de España, de Fuentes, de Gavin, de Guadiana, de Heredia Spinola, de Balazote, de Maceda, de Molina, de Montezuma, de Paresent, de Paredes de Nava, de Penaranda, de Pinohermoso, de Plasencia, de Priego, de la Puebla del Maestre, de Salvatierra, de Santiago, marques de Santiago, condesa de Torenó, conde Torrejon, de Villafranca, de Villa-nueva, Sr. de Rubianes. Muchos de los grandes que dejamos anotados reúnen en sus personas otras muchas grandezas, y setenta y dos son las grandes cruces de San Fernando. En el año de 1851 han sido elevados á esta dignidad de la milicia los jenerales Urbistondo, Pezuela y Concha. Es la gran cruz que está menos prodigada.

Los Capitanes jenerales de ejército, fuera de las personas Reales, son ocho, de ellos dos extranjeros. El número de Tenientes jenerales con los seis últimamente ascendidos, y el Sr. Chacon que lo fué en 1851, se eleva á ochenta. Los Mariscales de campo son unos doscientos con los recientemente ascendidos.

La novedad de la Guia de este año es la insercion en ella de los caballeros de las cuatro órdenes militares. La de Santiago cuenta, fuera de las personas Reales, setenta y dos caballeros profesos y cincuenta y cuatro que no lo son. La de Calatrava tiene treinta y cuatro comandadores y caballeros profesos y cuarenta y ocho que no lo son. La de Alcántara, veinte y seis comandadores y caballeros profesos, y cuarenta y cinco que no lo son. La de Montesa cuenta veinte y seis caballeros profesos, y treinta que no lo son. La armada, despues de la muerte del Sr. Arias, cuenta un Capitan jeneral y cinco Tenientes jenerales, que por el orden de antigüedad son los siguientes: Primo de Rivera, Guruceta, Armero, Capaz, y Vigodet, este último supernumerario; ocho jefes de escuadra y cinco supernumerarios ó exentos de servicio. Los Brigadieres de marina eran antes de las últimas gracias del parto, catorce.

NOTICIAS ESTRANJERAS.

(De la Crónica.)

Estados-Unidos.

NUEVA YORK 13 DE ABRIL.

A solicitud del Senado de Washington, acordada en 10 de Enero de este año, el Secretario de hacienda acaba de trasmitir á aquel cuerpo un extenso informe relativamente á la conveniencia de derogar ó modificar el acta del Congreso federal de 30 de Junio de 1834 sobre el derecho de tonelada que debian pagar los barcos españoles empleados en el tráfico entre los Estados-Unidos y las islas de Cuba y Puerto-Rico. Atendida la mucha entidad que para nuestro comercio en general involucra el asunto, y por lo que pueda interesarle el conocimiento de cómo aquí se piensa hoy dia sobre lo que desde tantos años viene afectando á las relaciones comerciales de ambos paises, nos parece conveniente hacernos cargo de los principales datos y observaciones que dicho documento contiene, descartando solamente aquellos que, ó son ya jeneralmente conocidos, ó no se rozan mas que por alto con lo esencial del asunto.

El acta mencionado de 1834, hoy vijente en los Estados-Unidos, y cuya sustancia, á mayor abundamiento, reproducimos en seguida, debió su origen á los derechos diferenciales establecidos desde 1828 por el gobierno español á favor de sus barcos mercantes que traficaban en sus provincias de este continente. El derecho de tonelada que pagaban en aquella época los barcos extranjeros en Cuba y Puerto-Rico era de dos duros y medio por tonelada, al paso que el de los españoles no excedia de seis reales fuertes. Posteriormente, en 1839, se redujo el de los primeros á un duro y medio, y el de los segundos á cinco reales fuertes, cuyo tipo es el que al presente rige todavía. Los efectos extranjeros importados entonces con bandera española pagaban de siete á nueve por ciento menos que los importados en barcos extranjeros, salvo algunos que pagaban derechos especificos, tales como la harina cuyo derecho en favor de la bandera española era de un duro á duro y medio por barril. A consecuencia de varias representaciones hechas sobre el particular al Congreso de los Estados-Unidos, este

habia acordado ya en Julio de 1832 que los barcos españoles que en lo adelante viniesen á los puertos de los Estados-Unidos no pagarian derecho de tonelada mayor que el impuesto á los barcos angloamericanos en los puertos españoles; pero no habiendo surtido esta medida el efecto deseado, á saber, la reciprocidad por parte del gobierno español, el Congreso federal volvió á tomar en consideracion la materia, y en 30 de Junio de 1834 dictó las providencias, que sobre ella estan en vigor. Hé aqui en resumen el contenido de las mas esenciales:

Que desde el 1º de Marzo del año siguiente de 1835, todo barco español procedente de la isla de Cuba ó Puerto-Rico, pagaria en los puertos de los Estados-Unidos un derecho extraordinario de tonelada, á mas del que debiese pagar en virtud de cualquiera otra ley, equivalente al importe del derecho diferencial que se habria impuesto al cargamento importado en dicho barco, si el tal cargamento hubiera sido exportado de la Habana en barco angloamericano; que antes de ser despachado cualquier barco español en los puertos de los Estados-Unidos con cargamento directo ó indirectamente destinado á cualquiera de las mencionadas islas, tendria que pagar un derecho adicional equivalente al importe del derecho diferencial que habria de pagar su cargamento si se hubiese importado en el puerto de la Habana en barco angloamericano; que ningun barco español con destino á un puerto que no fuese de la isla de Cuba ó Puerto-Rico, podria salir de ninguno de los Estados-Unidos, con jéneros ó mercancías, sin haber prestado una fianza por el doble del valor de dicho barco y cargamento, garantizando que este último ó una parte de él no seria desembarcado en ningun punto de la isla de Cuba ó Puerto-Rico, etc.

Observa Mr. Corwin á propósito de las actas precedentes, que así quedó la bandera de la Union en un pie de perfecta igualdad respecto de la de España, pasando á manos de los armadores de este pais todo ó casi todo el tráfico entre nuestras Antillas y los Estados-Unidos; pero que produjo en los intereses de los Estados-Unidos un daño mucho mayor que todas las ventajas que se hubiesen podido reportar del esclusivo empleo del tonelage angloamericano.

Segun el acta de 1834, todo barco español que sale de los Estados-Unidos para Cuba tiene que pagar un derecho de exportacion, equivalente á la diferencia de derechos que pagaria su cargamento si fuese importado en Cuba con bandera de la Union; cuya diferencia respecto á los artículos ad valorem se puede fijar en un ocho por ciento. De manera que todo artículo de esta clase despachado de los Estados Unidos va recargado con un derecho de ocho por ciento relativamente á un artículo semejante despachado de cualquier otro pais donde la bandera española no esté sujeta á tal derecho; lo cual, refluendo en perjuicio del consumidor de Cuba y Puerto-Rico, ocasiona que este procure siempre surtirse de jéneros de otros paises con preferencia á los Estados-Unidos. De aquí naturalmente el que, á pesar de la mayor proximidad de este pais, que proporcionaria no pocas ventajas á los importadores de Cuba, solamente sean suministrados de los puertos de la Union y con bandera de la Union, los artículos voluminosos y los de primera necesidad. Las demas clases de artículos van á nuestras Antillas de Europa, pues á ir de aquí en barcos angloamericanos, tendrian que pagar en Cuba ó Puerto-Rico el derecho adicional de importacion, y si en barcos españoles, tendrian que pagar aquí su equivalente para ser despachados por las aduanas federales, segun previene el acta de que llevamos hecho mérito. Y si bien es cierto que igual recargo tendrian dichos artículos si llegasen de Europa en barco extranjero, tambien lo es que en Europa se ha adoptado jeneralmente el sistema de emplear barcos españoles en el transporte de las Antillas españolas, sistema cuyas ventajas estan reconocidas, porque lo que así pueden aquellos paises dejar de ganar en los fletes, lo compensan con creces por medio del ahorro de gastos de importacion que de otro modo tendrian.

Y aquí hace notar el Secretario de hacienda que, al paso que el ejercicio del acta de 1834 ha causado gravísimo daño á los productos y manufacturas de la Union, ha venido á anular casi por completo el tráfico entre las Antillas españolas y los Estados-Unidos, de los artículos de produccion extranjera depositados en las aduanas federales. En prueba de ello, presenta algunos datos estadísticos oficiales sobre el comercio con bandera española en el año 1849 entre Cuba y algunas naciones europeas; en contraste al que en el mismo año y con igual bandera hizo la isla con los Estados-Unidos; de cuya comparacion resulta que, de los siete millones que en jéneros próximamente se importaron durante aquel año con bandera española en Cuba, solo figuraron los de la Union por valor de once mil y cincuenta duros; y asimismo que, de un millon y medio á que ascendió la exportacion, solo vino para la Union por valor de dos mil ciento veinte y nueve duros. No há duda que la importacion fué en su totalidad de mercancías extranjeras; pero si los barcos españoles pudieran traficar con los Estados-Unidos en los mismos terminos que con Europa, una gran